Viajes y viajeros en el Alicante medieval

JOSÉ HINOJOSA MONTALVO

En el momento en que las tierras alicantinas se incorporaron a las Coronas de Aragón y de Castilla, a mediados del siglo XIII, la Cristiandad Occidental estaba en plena expansión, quedando muy lejos aquellos tiempos alto-medievales en los que viajar era toda una aventura, cuando a los mercaderes se les conocía como «pies polvorientos». Ahora, entre los siglos XIII y XVI una buena parte de la población se desplazaba de un lado para otro, desde reyes y mercaderes a clérigos y estudiantes, sin que faltaran los extranjeros, que comenzaron a dejarnos descripciones de nuestras gentes y paisajes. Era el reflejo de una sociedad dinámica, de frontera en buena medida, que destacaba por el dinamismo de los hombres y la fluidez de los contactos. Gentes y viajeros que dinamizaron la vida y los horizontes mentales de nuestros antepasados. Veamos en primer lugar los caminos por los que circulaban estos viajeros.

DEL CAMÍ REAL A LA SENDA VECINAL

Es evidente que los caminos de los siglos bajo-medievales, a partir de la reconquista

Los mercaderes tuvieron una presencia constante por todos los caminos alicantinos durante los siglos medievales. En la imagen, pintura con el transporte de grano a lomos de animales.

de Jaime I, tienen su antecedente en los de la época andalusí, como es el caso de gran parte de la romana Vía Augusta que desde Tortosa se dirigía a la Bética. Este camino siguió formando parte de la red principal, de la que también formaría parte la vía que por el valle del Vinalopó llevaba hasta la Meseta y Xàtiva-Valencia. Los geógrafos árabes nos dejaron noticias de estos itinerarios desde el siglo X con Al Istajari e Ibn Hawqal, hasta la víspera de la conquista, con Al-Idrisi o Safwan ben Idris.

Los caminos medievales están íntimamente vinculados al poblamiento, poniendo en contacto centros y, en general, no responden a un plan meditado de comunicaciones, sino que se pueden ir modificando o ampliando según las necesidades y circunstancias del momento, sobre todo las económicas. Predominaba la visión local, de conectar las localidades vecinas, aunque la monarquía siempre tuvo una visión más clara de lo público y mantuvo la noción de «*camí real*», reservándose la Corona la propiedad de los caminos y puentes, así como la concesión a particulares, que se encargaban de su mantenimiento y reparación.

Es imposible en tan reducido espacio detallar todas las vías de comunicación que surcaban las comarcas alicantinas, pero sí que conviene al menos trazar los grandes itinerarios, comenzando por el camino real que se dirigía hacia el sur del reino de Valencia desde la capital, pasando por Xàtiva, una ruta que tuvo que ser modificada poco después de la reconquista como consecuencia de la primera revuelta del caudillo musulmán Al Azraq en toda la montaña alicantina, zona frontera con Castilla y de gran importancia estratégica. El eje Xàtiva-Llutxent-Benicadell, por donde algunos autores opinan que discurría la Via Augusta, fue substituido por el nuevo eje Xàtiva-Montaverner. Puerto de Albaida-Alcoy, creándose nueva *pobles* cristianas en el mismo, como Montaberner, Albaida y Alcoy (1256), empresa a cargo del lugarteniente de Jaime I en el reino, Eiximén Pérez d'Arenós.

En la costa, la principal vía de comunicación era la que procedente de Alzira y por Cullera llegaba hasta Dénia, incluida en la Via Augusta desde el Bajo Imperio Romano. Desde esta importante localidad partían una serie de caminos colaterales que la conectaban con otras importantes ciudades, como era Xàtiva por el valle de Gallinera, Planes y Cocentaina, y desde ahí a Villena. Para ir a Alicante, dado lo infranqueable del paso del Mascarat, la vía se dirigía a Planes, Almudaina, Villena, Penáguila, Torre de les Maçanes y Jijona, hasta la Huerta de Alicante. Todo el territorio estaba surcado por una extensa red caminera, que iba desde las simples sendas a los caminos reales. En la montaña alicantina, por ejemplo, nos quedan noticias de muchos de tales caminos, que es imposible exponer con detalle, pero que afloran al consultar la documentación de la época. Así, el camino real que iba desde Murla a Penáguila, documentado en junio de 1353, cuando Na Teresa, una vecina de Penáguila, denunció a unos moros del valle de Seta que habían apresado a su hijo Aparici cuando venía «*per lo camí real del loch de Murla al loch de Penàguila, lo quel camí pasa per la dita vall de Seta...*». La enemiga que se tenían cristianos y musulmanes y el buen negocio que era el capturar personas hacía del viaje toda una aventura.

Una buena trama viaria permitía un control eficaz del territorio, como se aprecia

El castillo de Petrer, antes de su reconstrucción, situado en el valle del Vinalopó, la principal vía de comunicación hacia la Meseta desde el Mediterráneo. Archivo Fotográfico de la Diputación de Alicante.

igualmente en el actual valle del Vinalopó, entonces conocido como «la vall d'Elda», por ser ésta su población principal, constituía ya, desde tiempos antiguos, la principal vía de comunicación entre las altas tierras meseteñas y el litoral mediterráneo. Por él se circulaba en dirección a y desde el reino de Castilla, cuya frontera marcaba precisamente Elda (valenciana)-Sax (castellana), pero también era el camino hacia Valencia por el interior, por Villena y Biar, para proseguir a Moixent y Xàtiva, por el valle del Canyoles. Para Elda, A. Poveda señala que sólo tenemos noticias claras del acceso por el oeste de la población, el camino que lleva a Monóvar y hacia las tierras de Murcia. En sentido opuesto, el portal situado al este se abría hacia Petrel, Valencia y Castilla, mientras que la puerta del sur de la villa permitía acceder al camino de Alicante, Elche y la costa.

Al margen del camino general existían otros secundarios que enlazaban los pueblos comarcanos, que a veces no eran más que simples sendas, como podemos apreciar en una noticia que aparece en una ordenanza de Villena de 1491, en la que se dice «la senda que va de Cabdete a Salinas dexar abierto, que puedan yr por ella por honrra y serviçio de la Señora Virgen María de las Virtudes, tanto quanto fuere voluntad del dicho conçejo, quedando fuera el derecho que perteneçe a los hombres por donde la dicha senda traviesa».

La gobernación de Orihuela estaba atravesada por el camino real que desde Alicante y Elche conducía a Orihuela y Murcia, llegando a esta capital bien por Monteagudo, bien por la parte sur del río Segura, por Tabala y las faldas de la sierra de la Cresta del Gallo hasta Murcia. También es posible la existencia de una senda que acortase distancias, no siempre practicable que, próxima al río por su margen izquierda, llevase directamente de Murcia a Orihuela.

Viajero a caballo

Por la vecina Elche discurría el camino real que comunicaba Valencia con Alicante y Murcia, estando surcado el extenso término municipal por una densa red de caminos secundarios y sendas. Una de ellas era la que conducía desde la *Vila* hasta el Port del Cap de l'Aljup, el puerto/varadero ilicitano, donde en el siglo XVI se levantó la actual Santa Pola, pero a la sazón un

Escena cotidiana en el interior del hostal

simple cortijo con una torre que protegía a pescadores, barcas y mercancías. Por este camino circulaba el pescado desembarcado para abastecer la villa y otras localidades próximas, además del trigo, la sosa, etc. destinadas a la exportación.

El dinamismo económico que se vivía en las comarcas meridionales del reino en las primeras décadas del siglo XV fomentó la construcción de nuevos caminos, pudiendo ser los promotores los particulares. Es el caso de la petición hecha el 21 de marzo de 1429 al *Consell* de Elche por mosén Eximén Roiç de Corella, conde de Cocentaina y señor de Aspe, quien proponía construir un «*carril*» desde su tierra hasta el puerto del Cap de l'Aljup, para llevar y traer con carros mercancías desde su tierra al mar y viceversa, con beneficio para ambas partes. Recordemos que los Corella eran grandes señores del Vinalopó, junto con los Maça de Liçana, y la vid y el cereal les proporcionaban saneados ingresos. La propuesta fue bien aceptada y las obras se llevaron a cabo tras solucionar problemas de límites de términos entre Aspe y Elche.

Era habitual, como todavía puede contemplarse en algunos casos que, junto a los caminos y a la salida de nuestros pueblos, se colocara una cruz de piedra (*peyró*), símbolo de la fe cristiana y límite de los términos municipales, como la que las autoridades ilicitanas hicieron en 1400 y 1401 en los caminos de Alicante y de Orihuela (1401), como un manifiesto de piedra para remarcar un paisaje cultural cristiano entre una abundante población mudéjar.

Los puentes

Un elemento fundamental en el camino eran los puentes, la principal obra pública de la época, de la que apenas nos han quedado restos, ya que por lo general eran de madera o de tierra y losas, materiales frágiles que se perdían a menudo con las avenidas fluviales.

Lo costoso de la empresa hacía que hubiera pocos puentes de piedra. En Orihuela, durante la mayor parte de estos siglos medievales, el puente que cruzaba el Segura era de madera, lo que obligaba a frecuentes reparaciones, cada diez o doce años, además de cuando se veía dañado por las casi anuales riadas. Aguas abajo de la villa se construyeron en el último tercio del siglo XIV otros puentes provisionales de barca y

Puente medieval en el camino de Alicante (Xàtiva).

Los carros fueron utilizados, sobre todo, para el transporte de mercancías pesadas, pero eran lentos y destrozaban los caminos, por lo que su uso era restringido en tierras valencianas.

tablones, que fueron reparados por el municipio en 1415 y habilitados para la circulación de carros.

El puente viejo de madera fue demolido y en su lugar se construyó otro de piedra, a cargo del presupuesto municipal. Fue una obra lenta y costosa, que absorbió más de la mitad de las inversiones del *Consell* en obras públicas durante la primera mitad del siglo XV. Las obras se iniciaron en 1416 y su construcción no fue fácil, pues los derrumbes menudeaban a causa de las riadas y dificultades técnicas, con los consiguientes muertos, ahogados y retraso de las obras. Al fin, en 1445 la obra había finalizado, permitiendo una mayor fluidez y comodidad en los viajes.

El continuo tránsito de bestias y, sobre todo, las carretas producían un fuerte desgaste en las losas de los puentes en los caminos, o bien su estrechez impedía la circulación, por lo que con frecuencia las autoridades debían proceder a su reparación, como hicieron las de Orihuela en 1415 con todos los puentes entre esta villa y su aldea de Guardamar, con el fin de que pudieran pasar los carros. En 1433 los jurados oriolanos acordaron hacer el puente de Almoradí, aunque no se puso en funcionamiento hasta 1448. Otras veces la iniciativa de estos puentes corría a cargo de los particulares, como el canónigo oriolano Enric Arboreces, caballero, que dio en 1438 al *Consell* un solar al lado de una almazara suya para hacer un puente.

EL VARIOPINTO ESPECTRO DE LOS VIAJEROS

El hombre medieval era un *homo viator*, que viajaba, que se desplazaba de un lado a otro, a veces eran viajeros sólo de ida, como los repobladores que venían a estas tierras tras la conquista de Jaime I o Alfonso *el Sabio*, miles de personas de ambos sexos que desde las lejanas tierras de Cataluña, de Aragón y Navarra, desde Castilla, buscaban mejorar sus condiciones de vida asentándose en las tierras de Valencia y Murcia. Una historia de viajeros sin retorno.

Siglos después, entre los que utilizaban los caminos alicantinos de la época hay que citar a aquéllos que lo hacían en función de los movimientos migratorios entre localidades o países diferentes. La falta de fuentes demográficas impide conocer estos flujos de viajeros con detalle, pero a través de los

avecindamientos vemos cómo era habitual que a nuestras localidades acudieran a residir gentes de los municipios vecinos, como vemos en Orihuela en el siglo XV, adonde vienen vecinos de Elche, Alicante, Murcia, el valle del Vinalopó, etc., sin que falten tampoco los castellanos, sobre todo de La Mancha. Y lo mismo sucedía en Elche o Alicante, moviéndose estos viajeros, sobre todo, en un radio comarcal, incluso a pesar de estar en reinos diferentes, como era el caso de los viajes entre Orihuela y Murcia, muy intensos en ambos sentidos durante toda la Edad Media por razones comerciales o familiares.

Entre los viajeros de ida y vuelta figuran en primer lugar los reyes, que son los mejor documentados en estos siglos, gracias a las crónicas (*Libre dels feyts* de Jaime I, *Crònica* de Pedro IV, etc.). Los motivos de estos desplazamientos eran variados, pero en ellos en el caso de Alicante siempre predominaba lo militar, la lucha contra los musulmanes en la Reconquista, o contra otros príncipes cristianos, como las guerras de Jaime II para conquistar el reino de Murcia o de Pedro IV contra Pedro I de Castilla en la *Guerra de los dos Pedros*.

Los nuevos pobladores recorrían largas distancias para intentar mejorar sus condiciones de vida. Obsérvese el transporte de los niños en serones.

En el caso de Jaime I, el monarca conquistador, el primer viaje hacia estas tierras fue la cabalgada en busca de botín llevada a cabo en 1239 contra Villena y Sax, acompañado por Artal de Alagón, que murió en la empresa, de una pedrada en la cabeza. Mayor trascendencia tuvo su presencia, junto al infante castellano don Alfonso, en el Camp de Mirra, donde el 26 de marzo de 1244 firmaron el Tratado de Almizrra delimitando las fronteras y zonas de expansión entre las Coronas de Aragón y de Castilla. Asimismo, Jaime I estuvo en 1245 recorriendo estos caminos de la montaña alicantina, que supusieron la conquista de Biar (febrero de 1245), Castalla y las alquerías del entorno alcoyano, mientras que las revueltas de Al-Azraq reclamaron su presencia en varias ocasiones en las comarcas meridionales del reino en 1248-1258 y 1275-1276. Sin olvidar el viaje efectuado a Murcia en 1265-1266, pasando por Alicante, Elche y Orihuela, con el fin de reprimir la revuelta de los mudéjares murcianos contra el rey de Castilla, Alfonso X. O los viajes en 1270 y 1271 por numerosos pueblos de nuestra geografía: Ondara, Biar, Elda y Novelda, Dénia, Lorcha, etc., a la vez que en Alicante se entrevistaba con su yerno Alfonso el Sabio a finales de 1273. Pocos monarcas, por tanto, pueden presumir de haber recorrido tanto los caminos alicantinos como Jaime I.

Otros reyes que viajaron por estas rutas fueron Jaime II, cuando en 1296 emprendió la campaña contra el reino de Murcia, para lo cual utilizó el camino real desde Alicante, igual que hizo en la fracasada campaña contra Almería en 1308, mientras que Pedro IV a partir de 1356 pasó por estos caminos cuando discurría al frente de sus ejércitos –o cuando huía– en su lucha contra Pedro I de Castilla. Pero no olvidemos que el rey nunca viajaba sólo, sino acompañado de un numerosos séquito, en el que podía ir

también la reina y familia real, junto a sus consejeros, mayordomo, notario, capellán, etc. Unas comitivas que, además de ser un espectáculo, constituían una amenaza para las localidades donde se detenían, obligadas a proporcionarles yantar y hospedaje.

Los profesionales del camino eran los embajadores, mensajeros y correos, que viajaban sin cesar de un lado a otro para llevar información o conseguirla, sobre todo para tratar de resolver los asuntos conflictivos, dudosos, de las instituciones reales y municipales. Así, vemos a gobernadores y bailes enviar sus mensajeros a la corte para aclarar dudas, solventar peticiones, etc., y lo mismo hacían los municipios, tanto a la corte real como, sobre todo, a sus respectivos señores, en el caso de que no residieran en el lugar. Es el caso de Elche enviando mensajeros a la ciudad de Barcelona, que desde el último tercio del siglo XIV tenía el señorío de la villa, o a Valencia para presentar sus quejas contra los abusos de los ganaderos, igual que hacían los mensajeros de Orihuela o Alicante. Otros viajeros llevaban de un municipio costero a otro avisos de la posible llegada de piratas a nuestras costas, correos que llegaban hasta Valencia.

Los caminos medievales vieron pasar y pasar a los arrieros y carreteros, conductores especializados en la guía de acémilas y carretas, que transportaban el pescado desde el puerto del Cap de l'Aljup a Elche, las mercancías descargadas en Guardamar a Orihuela y Murcia, el trigo de Castilla hacia nuestras tierras, etc. A ellos se unían los mercaderes, más sedentarios, pero que también concurrían a los mercados y ferias comarcales, a las que acudían con sus productos, constituyendo un personaje habitual en los caminos. En algunos casos los trayectos eran más largos, por ejemplo entre Alicante y Valencia, y así vemos en enero de 1473 como el baile general del reino exponía al de Alcoy la queja presentada por el mercader alemán Enric Buch, porque el peajero de Alcoy le cobró 3 sueldos por carga de ciertas ropas que había descargado en el puerto de Alicante, en una nave que venía de Flandes, y llevaba a Valencia. El alemán se quejaba de que era injusta dicha tasa, dado que no tenía que abonarla.

Retrato hipotético de Jaime I, que estuvo presente en tierras alicantinas en varias ocasiones a lo largo de su reinado.

Con ellos se mezclaban toda clase de gente que iba de un lugar a otro por motivos familiares, a visitar a los parientes, a casarse o a recoger una herencia, o bien se veían forzados a desplazarse por razones judiciales, como los diocesanos del obispo de Murcia, al que pertenecían los alicantinos de la franja meridional del reino, y que se quejaban al rey de Aragón por lo que consideraban un riesgo para su integridad física, dado lo peligroso que era viajar por esta zona fronteriza. Una queja similar a la que presentaban las gentes de Alicante cuando tenían que ir a pleitear a la capital de la gobernación, a Orihuela. Las protestas quedaban sin respuesta y no había más remedio que afrontar el peligro y los gastos que todo desplazamiento conllevaba.

Entre los viajeros hay que citar también a los eclesiásticos, comenzando por los propios párrocos, que a menudo se veían obligados a desplazarse fuera de la localidad donde estaba la parroquia, para atender a los feligreses que vivían dispersos por el término. Valga como ejemplos el tener que ir a decir misa, ocasionalmente, desde Elche al Cap de l'Aljup, donde había una pequeña capilla, o los viajes a alguna ermita el día de la fiesta del patrón o con ocasión de romerías, como era el caso del santuario de San Ginés de la Jara, en el término de Orihuela.

Entre los viajeros medievales no faltaron los clérigos, desde los obispos que visitaban su diócesis, a los frailes predicadores. Si los primeros se desplazaban a caballo, acorde con su condición social, los simples clérigos lo hacían en mulo o a pie.

Con todo, los viajeros eclesiásticos más característicos fueron los frailes, que recorrían nuestros pueblos para predicar en determinadas celebraciones, como era la fiesta del patrón, la Navidad, Pentecostés, etc., pero sobre todo, la Cuaresma. En tales fechas, las autoridades trataban de llevar a su localidad a algún notable predicador, ya que ello, además del beneficio que suponía para las almas de los fieles, daba prestigio a la localidad. Aunque tal conducta era común en todos los pueblos, podemos citar el caso de Elche y Orihuela, cuyos jurados en ocasiones contrataban a un predicador de fama de la vecina ciudad de Murcia para que sermoneara en tales fechas.

De todos estos predicadores, el más famoso, el más popular, respetado e influyente, fue el dominico valenciano fray Vicent Ferrer, elevado a la santidad por su correligionario el papa Calixto III. Sant Vicent es el mejor ejemplo de aquellos predicadores itinerantes que, a finales del siglo XIV y primeras décadas del XV, recorrían Occidente evangelizando los corazones de una Cristiandad bastante confusa en aquellos tiempos de crisis (epidemias, guerras, etc.), en los que comenzaba a alumbrar el nuevo hombre del Renacimiento y nuevas formas de piedad, más íntimas e individualizadas. El verbo de fray Vicent, su elocuencia arrebatadora, no dejaba indiferente a nadie y por donde pasaba se producía un profundo cambio en la religiosidad de la gente, lo que era aprovechado por las autoridades para reforzar el control sobre los comportamientos sociales de los vecinos (firma de paces entre bandos enemigos, erradicación de la prostitución). Una multitud de gentes penitentes seguían al santo en su itinerario y todas las localidades reclamaban su presencia, deseosas de escuchar sus sermones y, si había suerte, ser testigos de algún milagro.

Buena parte de Occidente fue testigo de sus actuaciones, desde toda la Península Ibérica a Italia, Inglaterra, Irlanda, Francia, etc., estando enterrado en Vannes (Bretaña). Como es natural, las tierras alicantinas también sintieron su benéfica predicación y F. Figueras Pacheco reconstruyó el itinerario vicentino por Alicante, comenzando por La Marina, donde visitó Dénia, Teulada (después de agosto de 1410) y Vila Joiosa. Recordemos que en Teulada vivía Constança Ferrer, la hermana del futuro santo, y aquí hizo brotar la Font Santa golpeando el suelo con su cayado, un milagro vicentino muy frecuente.

Otros caminos hollados por fray Vicent fueron los del Comtat y l'Alcoià, visitando a finales de 1410 Cocentaina y Muro, y quizá el valle de Pego. Desde Alcoy seguiría con su extensa comitiva por Xixona hacia Alicante. Las biografías del santo narran el supuesto vaticinio que hizo a los moradores de los campos en torno a Alicante, al decirles que estaría «*sequet pero sanet*», actual lema del municipio de Sant Vicent del Raspeig, localidad nacida, según la tradición, al calor de la ermita –actual parroquia– aquí fundada por el santo, aunque la realidad es que la ermita data del siglo XVI.

En su ruta hacia Murcia el santo valenciano se detuvo en Alicante, en la primavera de 1411, predicando en sus dos iglesias: Santa María y San Nicolás. En Aspe, a la salida del pueblo, una cruz de piedra conmemoraba la estancia, según la tradición, de Sant Vicent. En Orihuela, adonde había sido llamado por las autoridades, entró triunfalmente, como era habitual, y aunque ya tenía sesenta años, predicó en valenciano

en los tempos de San Salvador, Santa Justa, y los conventos de San Agustín y la Merced. Permaneció en la entonces villa algo más de un mes, hasta el 29 de enero de 1411.

Además de los agricultores que iban al trabajo a sus campos, todos los días se lanzaban al camino los pastores seguidos por sus rebaños, unas veces en un viaje de corto radio, de ida y vuelta en el mismo día, camino del *bovalar*, la dehesa boyal, o los pastos del término. Con todo, los que daban tono a los caminos eran los ganaderos/pastores trashumantes que, procedentes de La Mancha, Aragón e incluso del norte del reino de Valencia, bajaban a invernar a las tierras más cálidas de la gobernación oriolana, acompañados de sus pastores y rabadanes, con sus pertrechos a lomos de mula. Si su presencia promovía una cierta circulación monetaria, no es menos cierto que tales viajeros eran vistos con mucho recelo por los lugareños, ya que eran una amenaza para los sembrados de los agricultores o los bovalares locales, reservados a los vecinos. La documentación de Alicante, Elche y Orihuela está plagada de estos choques con los ganaderos forasteros, en particular los de la ciudad de Valencia, que alegaban libertad de pastos en todo el reino, según privilegio de Jaime I.

En determinadas fechas del año muchas gentes se desplazaban por los caminos llevados por motivos piadosos, como era acudir en romería a determinados santuarios, que eran focos de religiosidad popular, como sucedía con el de Nuestra Señora de las Virtudes, de Villena, adonde acudían valencianos de Caudete y quizá de Biar; o San Ginés de la Jara, en el término de Orihuela; por no hablar de la Santa Faz en Alicante, cuyo precedente está en la ermita de los Ángeles en la segunda mitad del siglo XV y que, desde comienzos del siglo XVI, se convirtió en el eje en torno al cual pivotará la religiosidad de los alicantinos.

También los caminos alicantinos fueron hollados a menudo por los cazadores, entre los que no faltaban personajes de alta alcurnia como el famoso noble don Juan Manuel, que en su *Libro de la caza* nos describe la comarca de Villena y del valle del Vinalopó como un auténtico paraíso cinegético, y pocos parajes había en la Península que lo igualaran en caza, desde garzas y ánades a flamencos, avifauna que poblaba la laguna allí existente y toda la marjal que bordeaba el cauce del río. También el monarca aragonés Pedro IV nos cuenta en su *Crònica* la gran cantidad de caza menor que se encontró mientras viajaba por estas comarcas, cazando más de diez mil pares de perdices y quinientas cargas de conejos y liebres. El sueño imposible de cualquier cazador actual.

Los viajes no eran cómodos ni fáciles, incluso entre localidades próximas, y así vemos el 25 de septiembre de 1401 el *Consell* ilicitano disponer que, dado que Pau Ibañes, notario, tenía que ir al valle de Elda y a Alicante a resolver asuntos de la villa, que se le alquilara un hombre hasta el *Portixol* o hasta pasada la *pedra scrita*, dada la peligrosidad de los caminos, acompañándole hasta que el mensajero encontrara compañía. Eran años de gran inquietud por esta zona despoblada, de frecuentes capturas de gentes que iban solas, lo que movió a la creación de una hermandad cristiano-mudéjar para resolver el tema del bandolerismo.

Las comarcas alicantinas fueron durante la Edad Media el paraíso de los cazadores, sobre todo para los nobles, como don Juan Manuel. El jabalí era una de las piezas preferidas, como se aprecia en esta escena de acoso y persecución.

Los viajeros extranjeros

Ninguna descripción de viajes por estas comarcas meridionales del reino de Valencia nos ha llegado para los siglos bajo-medievales a cargo de valencianos. Los nativos nunca fueron muy aficionados a este tipo de literatura y hubo que esperar a que el médico, geógrafo y astrónomo Jerónimo Münzer viajara por la Península Ibérica durante cinco meses entre el 17 de septiembre de 1494 y el 8 de febrero de 1495, acompañado por tres amigos. Sus descripciones son cita obligatoria cuando se quiere rememorar alguno de los lugares por donde pasó. En nuestro caso sabemos que Münzer partió de Xàtiva en octubre de 1484 –el 9 salió de Valencia– y se dirigió a Xàtiva, desde cuya ciudad:

Dirigimos nuestros pasos a Alicante cabalgando por un terreno montañoso, pero con mucha vegetación, en el que se dan la grana, el comino, el esparto y el anís.

Alicante está situada junto al mar, hacia el Mediodía. Levántase al Norte un elevado monte, cuya cúspide sustenta un castillo poderoso y a su falda se extiende la ciudad, que tiene unas 5.000 casas. De entre las iglesias de la población, merece mencionarse la dedicada a la Virgen, que es bellísima, en donde se admira un maravilloso cuadro colocado en la parte más alta del altar, por el que no ha mucho pagaron 1.500 ducados los nuevos poseedores del templo.

Elche, Orihuela, Murcia

El 12 de octubre salimos de Alicante, y andando dos leguas por una llanura estéril, hasta hace poco muy peligrosa por causa de los ladrones moros; después, por otra feracísima, regada por varios ríos, llegamos a Elche, que en árabe significa mixto o hermafrodita, porque situada en los límites de Valencia y Granada, hallábase habitada en parte por cristianos y en parte por sarracenos. Es lugar sumamente fecundo en aceite, y en ningún otro sitio he visto tantas palmeras como en él; pero los dátiles que éstas producen no son dulces ni comestibles como los de África, porque este país es menos caluroso. Los cristianos son ahora dueños del pueblo (que es riquísimo en frutos), aunque quedan todavía numerosos moros.

El 13, dejando atrás una pelada llanura y algunas aldeas de moriscos, llegamos, al cabo de algunas leguas de camino, a una comarca fecunda, de mucho regadío, en la que está Orihuela, ciudad de más de cinco mil casas, que se alza al pie de unos montes hacia el Mediodía; es jurisdicción de realengo y dista ocho leguas cortas de Cartagena,

Elche y el río Vinalopó, con unos viajeros, en un grabado del siglo XIX. Archivo Fotográfico de la Diputación de Alicante.

puerto de mar fundado por Aníbal, quien le dio el nombre de Cartago Nova, hoy medio destruída, por lo cual, la ciudad que antes fue, se ha convertido en villa. Orihuela, como he dicho, es pueblo muy grande, regado por el Segura, que viene de la parte de Murcia, y se halla en los confines del reino de Valencia, pues a poco trecho de la población comienza ya el de Castilla.

Dejo al lector que saboree el relato y saque sus propias conclusiones, pero sí quiero hacer algún pequeño comentario sobre lo que le llamó la atención a nuestro ilustre viajero. En primer lugar, y dado que entró por el camino de Xàtiva, lo más notable era el intrincado relieve (Mariola, Aitana) y su abundante flora. Llegó a Alicante y, como no podía ser menos, es el imponente castillo («*clau del regne*», le llamaban nuestros reyes) el que centró su atención, junto a la iglesia de Santa María y su nuevo retablo. El viajero prosiguió su ruta hacia Elche, un terreno que consideró muy peligroso por los bandidos moros y que respondía bien a la realidad de la época, sobre todo por el incremento de la piratería berberisca. Llegó a Elche, de la que dio una pintoresca etimología y nos dice que estaba regada por varios ríos (quizá acequias), para pasar a disertar sobre la pobre calidad de nuestros dátiles, con buenas razones climatológicas. Es muy correcta la visión de los dos grupos socio-religiosos que componían la población: cristianos y mudéjares, igual que el camino hasta Orihuela, una pelada llanura con aldeas de musulmanes (Crevillent, Albatera, etc.). De Orihuela le llama la atención, como era lógico, la riqueza de su huerta y su nutrida población, así como su condición fronteriza con el reino de Murcia. Un testimonio, en definitiva, excepcional el que nos dejó el humanista alemán, que permite recrear el paisaje alicantino en el tránsito a los tiempos modernos.

Por último señalar que por los caminos de la época viajaban también un amplio espectro de marginados, entre los que podemos citar los gitanos que, llegados de Egipto y dirigidos por sus jefes (condes), contaban en la segunda mitad del siglo XV

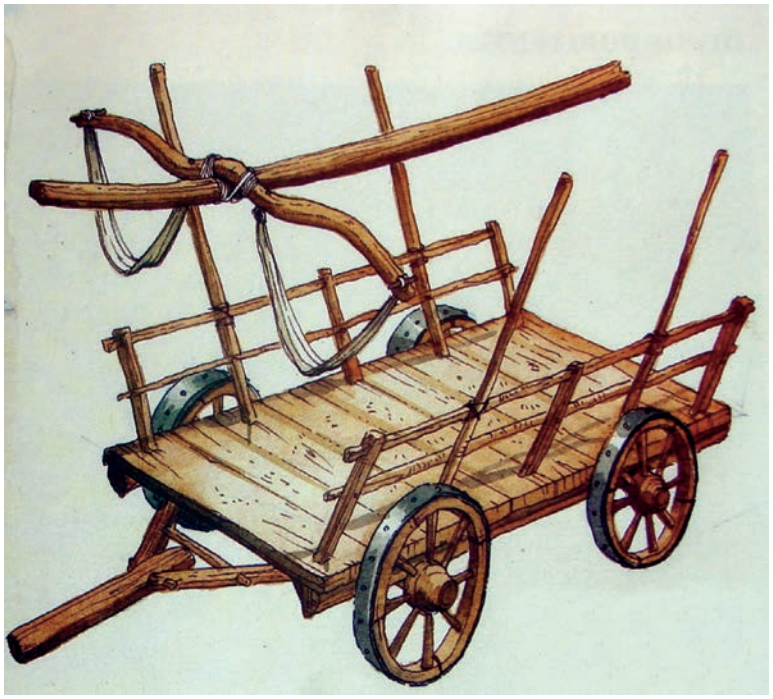
Los judíos podían viajar por todo el reino, pero necesitaban un salvoconducto real y en sus vestidos llevaban una rueda de color que los distinguían de los cristianos.

con salvoconductos de las autoridades reales y municipales para viajar por los territorios del rey de Aragón y solicitar la caridad pública, dado que, oficialmente, iban en peregrinación y huían del avance de los turcos. Tampoco faltaban las prostitutas que se trasladaban de una población u hostal a otro para ofrecer sus servicios, ni los vagabundos o enfermos, entre los cuales los leprosos, cuyo contacto había que evitar a toda costa, eran los marginados por excelencia. O los esclavos que huían de sus dueños con la esperanza de recobrar la libertad.

Los mudéjares y los judíos, aunque podían desplazarse libremente por los caminos reales, con el tiempo vieron restringida su libertad de movimientos, sobre todo los primeros, por el riesgo de huir al reino de Granada, lo que originaba una pérdida de vasallos y de ingresos a los señores.

Los medios de transporte terrestres

El viaje se hacía a pie o cabalgando a lomo de caballo, mulas o asnos, según la condición social de cada uno. El caballo, por ejemplo, era un animal caro, reservado para la guerra o a las clases altas, como los caballeros, altas dignidades eclesiásticas, oficiales reales notables, etc., mientras que el pueblo llano caminaba o iba a lomos de un burro o un «*matxo*».



El carro se empleaba sobre todo para el transporte de mercancías pesadas

No sabemos con que frecuencia se utilizaban los carros, pero no han dejado muchas huellas en la documentación y no se utilizaban para viajar, dada su lentitud, estrechez y mal estado de los caminos. Además, eran caros y su construcción exigía artesanos especializados, junto al mantenimiento del carro y de los animales que lo tiraban, utilizándose por profesionales para el transporte de mercancías voluminosas y pesadas, como el grano, la madera, piedras, etc. Por eso no era extraño que a veces un municipio decidía construir uno para uso propio, como hizo Elche en 1400, acordando el *Consell* que se hiciera un carro de buena madera, comprada en Alicante, para las obras de la torre o sala del municipio. En 1445 el municipio ya tenía organizado un sistema de alquiler del carro a particulares, por la suma de 11 sueldos diarios.

No hay datos concretos sobre la distancia recorrida por los viajeros en un día, ya que variaba mucho según el medio de transporte, la orografía, etc. Jerónimo Münzer, por ejemplo, que iba a caballo, recorría unos cincuenta kilómetros por jornada. De las posadas y albergues que pudiera haber en los caminos no nos ha llegado ninguna noticia.

Vigilancia de los caminos. Las torres

Una de las obligaciones de la Corona era la de velar por la salvaguarda de las personas y mercancías que circulaban por los caminos reales, aunque nunca existió una política planificada a tal fin ni existió un cuerpo armado como el que surgió en Castilla con la Hermandad de los Reyes Católicos.

Las actuaciones son puntuales, determinadas por las circunstancias del momento. Así, tras la conquista del reino de Murcia el 3 de octubre de 1297, Jaime II nombró guarda del *camí real* de Alicante a Xixona a Pedro Miquel, vecino de Alicante, con el fin de asegurar la integridad de las personas y mercancías que por allí pasaban. Dada la peligrosidad del terreno, en zona de guerra y de frontera, además de los intereses fiscales para la Corona, ésta dispuso la erección de una torre en el lugar del Molinell, término de Jijona, para seguridad de los viajeros que iban de Alicante a Valencia, que estaba ya construyéndose en noviembre de 1297. La colaboración de Alicante fue recompensada por Jaime II con la declaración de francos de todo peaje a los vecinos de la villa que por allí pasaban. Las obras seguían en 1312, pues el 17 de abril el rey pedía al *Consell* alicantino que prestaran toda clase de ayuda a Ferrer Descortell, baile de la procuración de Orihuela, en lo referente a la construcción de dicha torre. El cargo de guarda de los caminos de «más allá de Jijona» se mantuvo toda la Edad Media, pero podemos dudar de la eficacia de su labor teniendo que controlar un territorio tan amplio como la Gobernación de Orihuela.

Más peligroso si cabe era el paso del Portixol, entre los términos de Alicante y Elche, agravándose la inseguridad a finales del siglo XIV y comienzos del XV. Ello hizo que las autoridades ilicitanas enviaran en 1400-1401 a Bertomeu Ferri como mensajero de la villa ante la corte para tratar con el monarca la construcción de una torre en el *Portixol* de Elche. En septiembre de 1401 los jurados le recriminaban la lentitud de sus gestiones en un asunto que era de importancia vital para todo el reino, ya que

Jijona era una villa real en el camino de Xàtiva a Alicante y en su término surgió la torre del Molinell para el control de viandantes y mercancías. Grabado de la villa de Xixona.

si se supieran los peligros de cautiverio y muerte que acechaban al caminante en esta zona, sería más provechoso que los transeúntes pagaran un peaje entre 2 y 4 dineros y fueran protegidos, que gastarse el dinero en redimirse del cautiverio.

En algún caso eran los propios guardas los que violentaban a los caminantes, como sucedió en 1419, en que Bertomeu Bernabé y el síndico de Xixona se quejaron al rey porque los guardas que había en el término de Xixona-Alicante le quitaron injustamente cierto trigo que transportaba, cometiendo otros muchos abusos similares, por lo que el 19 de septiembre Alfonso V ordenaba a las autoridades de Alicante que le devolvieran dicho grano.

El camino era también el lugar escogido para establecer las aduanas, donde viajeros y mercaderes abonaban sus peajes, estando, por lo general, en las fronteras del reino: Biar, Orihuela, Jijona, etc. y en ocasiones estos peajes se destinaban a mantener un servicio de vigilancia, como el creado por orden de Juan I el 15 de diciembre de 1386 en el camino de Elda, entre esta localidad y Sax (Castilla). Sin embargo, muchos se desviaban del camino y pasaban ocultamente para no pagarlo, por lo que el monarca dispuso que los que hicieran esto fueran sancionados con cinco sueldos.

Los peligros del camino: lobos, bandidos, almogávares, peajes, etc.

Viajar en la Edad Media no era fácil ni cómodo, ya que a los gastos e incomodidades propias del momento, sobre todo, para el viajero común, se añadían una serie de riesgos, que iban desde las fieras a los bandoleros, sin olvidar los posibles abusos de peajeros o señores por donde atravesaba la ruta. Los montes alicantinos estaban plagados de animales salvajes, siendo el lobo el más peligroso, lo que explica las recompensas de las autoridades locales a quienes presentaran estos animales muertos.

Mayor era el riesgo de un asalto en el camino por individuos o grupos marginales. El bandolerismo fue un fenómeno endémico en estos siglos medievales en todas las comarcas alicantinas, pero fue en la gobernación de Orihuela, al sur de Jijona, donde se dejó sentir con mayor intensidad, dada la situación fronteriza del territorio, con

Murcia, Granada y el mar. Esta violencia en los caminos no distinguía de religiones y lo mismo eran cristianos que musulmanes sus protagonistas.

Veamos un ejemplo muy ilustrativo de lo que decimos. En septiembre de 1392 Abdallá Manona, moro de Elda, regresaba desde Alcoy a su lugar de residencia por el camino de Ibi, en compañía de un cristiano *logat e pagat per anar pus segur*. Pero cuando llegaron a Ibi el cristiano, que en realidad era un almogávar de Orihuela, atacó al musulmán y lo hirió de cuatro golpes, si bien éste pudo escapar, aunque tuvo que dejar la mula, sus pertenencias y ropas que llevaba, pudiendo llegar a Ibi, donde el baile de Planes, Guillem Ciurana, en lugar de apiadarse de él le robó 52 sueldos que pudo salvar del ataque del almogávar y le obligó a depositar grandes fianzas para poder marcharse. El 30 de septiembre los jurados de Valencia, a quienes pidió ayuda el mudéjar, le pedían al baile de Planes –que dependía de Valencia– que, dado que era vasallo de la reina, le devolviera lo que le había tomado ilegalmente. Como se ve, a veces ni siquiera la autoridad era garantía para el viajero atacado.

Bandoleros condenados a morir ahorcados

Dada la proximidad de la frontera era bastante común que estos bandoleros, castellanos o valencianos, se refugiaran en territorio contrario, adonde llevaban sus presas. Así, vemos como el 25 de agosto de 1428 Alfonso V recordaba al gobernador y autoridades locales de Orihuela la orden que había dado de capturar a Alfonso de Baena –nótese el apellido castellano–, acusado de diversos crímenes (ladrón, bandolero, cuatrero) en los caminos del término oriolano, pasando luego a Castilla el producto de sus fechorías. Y a la inversa, lo que robaba en Castilla luego lo introducía en Valencia.

Los bandoleros musulmanes eran los más peligrosos para los viandantes cristianos, pues si se conseguía salvar la vida, lo habitual era terminar cautivo en el reino nazarí de Granada. Los protagonistas podían ser almogávares granadinos o bien mudéjares del propio reino de Valencia. Las fuentes de la época conocen a estos delincuentes de caminos con el nombre de *collerats*. El *collerat* era el individuo que formaba parte de una banda o sociedad para llevar a cabo salteamientos y cautivar gente libre. Desde mediados del siglo XIV era usada en el sentido de malhechor o salteador. Los almogávares valencianos, murcianos o granadinos se dedicaban a menudo a esta actividad, con lo que almogávar pasó a ser sinónimo de *collerat*. El 1400, por ejemplo, se especifica: *almogàvers, vulgarment dits acollerats*, y en la paz de Granada de 1405 se añade: *si durante la dita paz algunos almogávares o collorados de la senyoría de vos, dito rey de Granada...* Los cristianos sospechaban, y con razón, de la connivencia de los moros valencianos con los almogávares granadinos, y ello engendraba un recelo y odio, visible en el *Regiment de la cosa pública* de Francesc Eiximenis, quien exige que *los cullerats hi sien perseguits fins a la mort e aquells que els favoregen axí mateix en la terra*.

La justicia fue siempre particularmente dura con este delito, a causa del clima de inseguridad social y de desorden que provocaba. Se castigaba con la pena de muerte y los acusados no podían redimirla por ninguna

cantidad en metálico o por la esclavitud, como sucedía con otros delitos, de acuerdo con un fuero establecido por Martín I en las Cortes de Valencia de 1403. Los colaboradores o encubridores eran castigados con idéntica pena.

Los *collerats* granadinos con frecuencia morían en el combate y se les cortaba la cabeza, que se presentaba a las autoridades de los lugares fronterizos, que solían darles una recompensa. Si eran capturados vivos, se les sometía a tormento para obtener toda la información posible, siendo luego ejecutados. Hubo casos en que, si no eran importantes, los apresados eran vendidos como cautivos. Los *collerats* cristianos eran castigados con la misma severidad. Para perseguir a estos delincuentes las comunidades fronterizas solían enviar vigilantes y escuchas para vigilar los caminos y los puertos de montaña por donde solían infiltrarse los *collerats* granadinos, labor difícil por la propia orografía del terreno y por lo bien que lo conocían.

Viajar solo era peligroso y no eran raros los asaltos, por ejemplo en el *Portixol* de Alicante. El mercader, despojado de sus ropas y mercancías, es abandonado por sus asaltantes atado a un palo.